Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena egzemplarza 75 gr.

NR. 12, 13 WARSZAWA, DN. 1 LIPCA 1929 R. ROK III.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

WARSZAWA

Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena egzemplarza 75 gr.

NR. 13 NR 12/13 WARSZAWA, DN. 1 LIPCA 1929 R. ROK III.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

WARSZAWA
Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin

Redakcja i Administracja: ul. Koszykowa 46. Tel. 303-93. Otwarta od g. 9 — 7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

Swoje sprawy — w swoje ręce

Czyli tysiące, których się pozbywamy.

Siedemdziesiąt parę lat temu kilkudziesięciu tkaczy angielskich powiedziało sobie: zjadamy codziennie 100 kg. chleba, tyleż mięsa i masę innych artykułów żywnościowych, płacimy za to drogo, bo ci od których kupujemy muszą na nas zarabiać; skończymy z tem: zaczniemy sami hurtowo kupować i rosprzedawać między siebie z takim tylko zarobkiem, żeby wystarczył on na utrzymanie sklepowego; jeżeli jeszcze coś zostanie to po roku, jak się obliczymy, nadwyżkę pieniędzy rozliczymy między sobą...

Powiedzieli i zrobili. Rezultat: jedli taniej i zarabiali.

W ten sposób tkacze angielscy siedemdziesiąt parę lat temu dali początek wielkiemu ruchowi kooperacji, albo inaczej mówiąc po polsku: spółdzielczości.

Jak pomysł tkaczy angielskich był doskonały świadczy fakt, że dziś spółdzielczości gromadzili w swych szeregach miljony obywateli całego świata.

W Polsce spółdzielczość również głębokie zapuściła korzenie. Liczy ona kilkaset tysiecy czynnych zwolenników, którzy z hasłem na ustach: „Swoje sprawy — w swoje ręce" rzeczywiście sami zakrzątnęli się koło swoich spraw i sami zbierają ich owoce.

Jeżeli byśmy sobie pozwolili na ten wstęp to tylko dlatego, aby przekonać Sz. Kolegów, że już dojrzał czas, abyśmy również swoje sprawy w swoje ujęli ręce. Nie chcemy, zresztą działać na waszą wyobraźnie, czy uczucie. Powiecie wtedy „Bujają nas"... Nie. Nie idziemy do Was z fantazją, ani uczuciem, lecz ze zwykłym rachunkiem, który w jaskrawy sposób przedstawi, obliczy Wam ile nieustannie tracicie pieniądza obiegowego wskutek tego że swoich spraw pozwoliliście i pozwalacie tykać się cudzym rękom.

A więc liczymy:

Jest w Warszawie 2.500 taksówek, które przedstawiają wartość około 20.000.000 zł. Te 2.500 taksówek wymaga olejów, benzyny, smarów, opon, dętek, napraw i t. d. i t. d. rocznie za sumę również około 20.000.000 zł. Liczymy minimalnie: niech na owych dwudziestu miljonach, jakie wydajemy rocznie, nasi dostawcy zarabiają — zastrzegamy się, że liczymy najmniej — 10 proc., to znaczy — 2.000.000 zł. A więc ile? Dwa miljony!

A teraz pytanie: czy my nie możemy sami zarobić owych dwu miljonów?

Tak, możemy i musimy. W jaki sposób?

A no w taki, że będziemy sami zakupywali hurtowo i sprzedawali je z takim zyskiem, któryby wystarczył na utrzymanie personelu; jeżeli coś zostanie — a napewno zostanie — podzielimy się między sobą. W ten sposób nietylko taniej nabywamy towar, lecz i mamy nadzieję na zwrot nam pieniędzy, któreśmy zadużo na ten towar wydali.

Spytajcie, czy takie wypadki zdarzają się u Waszego dostawcy, czy po roku powiedział on Wam: panie Iksiński, okazało się, że zadużo od pana brałem za dętki, bo nietylko zapłaciłem ludzi, nietylko zarobiłem, ile potrzeba, ale mi jeszcze zostało... „Warjat" powiedzielibyście.

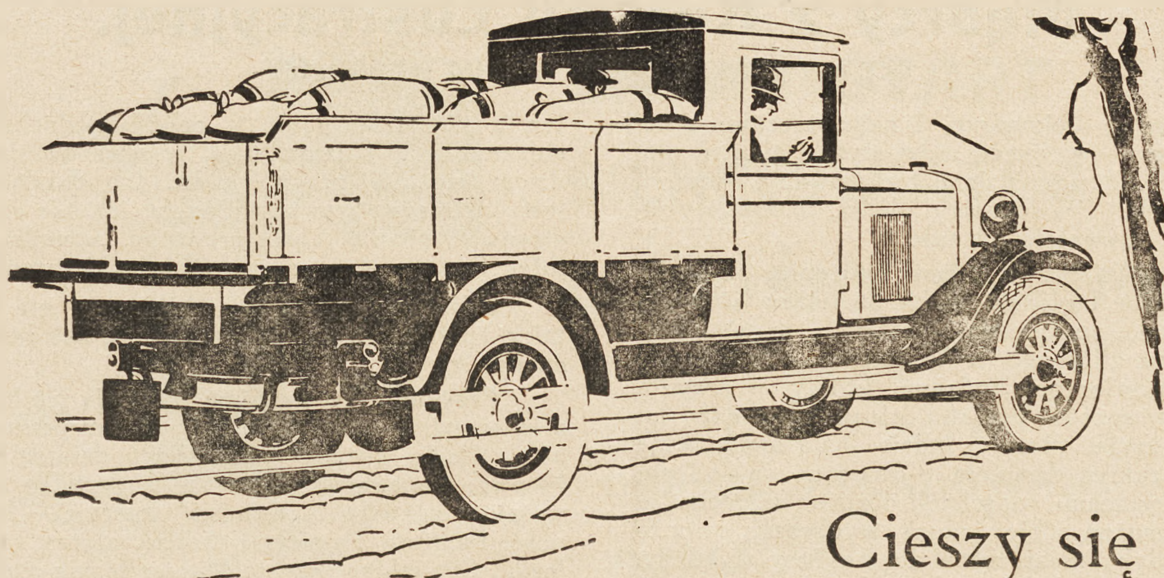
Ale owe „Warjactwo" staje się wielkiem dziełem jeśli doń przyłożą rękę wszyscy właściciele dorożek samochodowych, a więc ta masa, która z lekkiem sercem pozbywa się rocznie tysiące złotych.

To wielkie dzieło już znajduje się w powijakach: w Związku już taniej można nabywać benzynę, oliwę, opony, dętki, żarówki. Ale to nie jest wszystko. Musimy nabywać jeszcze taniej i jeszcze wiecej przedmiotów. Musimy zrzeszyć się wszyscy w celu zebrania większego kapitału obrotowego. Jest nas tylu, że jeżeli każdy przystąpi do Spółdzielni bodaj ze 100-ma złotymi urośnie potęga...

Przekonaliśmy Was rozumowo, że tu chodzi o nasz wspólny, własny interes, bo, ostatecznie, pocóż ktoś inny ma na nas zarabiać, kiedy my możemy sami... Każdy z nas wpłaca 100 zł. tworzy się kapitał, robimy zakupy i sprzedajemy z minimalnym zyskiem... Po roku okazuje się, żeśmy, mając towar w rękach, zarobili jeszcze dosyć w gotówce...

Już przeszło 50 kolegów zrozumiało czem będzie nasza Spółdzielnia w naszem życiu; Wpłacili swe udziały stuzłotowe...

Lecz to zrozumienie sprawy musi ogarnąć Was wszystkich. W najbliższym czasie musi powstać Spółdzielnia związkowa. Idźcie do Związku i spełnijcie obowiazek wobec samego siebie, wpłaćcie udział. Oprocentuje się on Wam stokrotnie.



Cieszy się największą popularnością zarówno w Polsce, jak i na całym świecie

Ciężarówka Chevrolet odpowiada wszystkim bez wyjątku wymaganiom, stawianym przy wyborze samochodu ciężarowego. Posiada szybkość samochodu osobowego, dzięki potężnemu 6 cylindrowemu silnikowi, zapewniając szybką dostawę towaru lub surowców

Dzięki niezwykle mocnej budowie podwozia i całego mechanizmu oraz najbardziej współczesnym inowacjom technicznym, z łatwością przezwycięża najtrudniejsze warunki drogowe, gwarantując punktualność w wykonaniu zamówień.

Ciężarówka Chevrolet wykazuje wielką oszczędność w zużyciu benzyny. Koszta utrzymania redukują się przez to do minimum.

Jest do nabycia, dzięki niewyczerpanym zasobom technicznym General Motors po niebywale niskiej cenie, na ułatwionych warunkach płatności, co przyczyczynia się do szybkiej i ułatwionej amortyzacji wkładów, a przez to samo tworzy pomyślną konjunkturę w rozszerzeniu przedsiębiorstwa.

Stacje obsługi General Motors rozrzucone na całem terytorjum Polski, gwarantują możność nabycia w razie potrzeby części zapasowych oraz remont przez wykwalifikowanych mechaników.

Wyrób General Motors

Upoważnione zastępstwa na całem terytorjum Polski i w Wolnem Mieście Gdańsku.

C H E V R O L E T

C i ę ż a r ó w k a

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA

Mędrcy z Komisji Lustracyjnej.

CZY NIE CZAS WEJRZEĆ W OWĄ MĄDROŚĆ?

Prawo najmądrzej i najużyteczniej przemyślane — w rękach ludzi złych i głupich może stać się narzędziem torturowania, wprost, obywatela. Prawodawcy nieraz to zaobserwowali, a obywatele odczuli.

Prawa, które miast budzenia szacunku dla siebie ohydzają siebie w sercu i umyśle obywatela, spotykamy, niestety, i w gospodarce ruchu ulicznego w Warszawie. Opiekę nad niemi powierzono ludziom, którzy w arcydoskonały sposób potrafią niemi obrzydzać ludziom życie. Mali ci ludzie mają mały, oczywiście zakres działania — znęcają się nad paroma tysiącami właścicieli dorożek samochodowych; można sobie, jednak, wyobrazić, coby to było, gdyby nieszczęsne dla nas losy zrządziły, że w rękach ludzi tych znalazłaby się pełnia władzy — przypuśćmy skromnie — nad Warszawą...

Panowie zastanawiają się o kim piszemy? Panowie się nie domyślają?... Ach, w takim razie panowie są, zapewne, jedynymi ludzmi naprawdę szczęśliwymi, których nie dosięgła „Karząca dłoń sprawiedliwości.." Komisji lustracyjnej...

Tak, mamy na myśli komisję lustracyjną w Warszawie (żeby te sławetne instytucje gdzieindziej nie wzięły tych słów do siebie zaznaczamy: w Warszawie).

Jest coś groteskowego w tej instytucji Wyobraźcie sobie: jej skład stanowią dwaj ludzie — przedstawiciel magistratu, oraz przedstawiciel policji: Ci dwaj ludzie mają swego przewodniczącego, którym jest przedstawiciel magistratu, obdarzonego głosem rozstrzygającym. Przyznajcie, czy to nie zabawne: na dwóch ludzi jeden piastuje mandat przewodniczącego z głosem rozstrzygającym... Chciałoby się zapytać: pocóż u licha ten przedstawiciel policji, skoro magistracki przewodniczący dysponuje głosem rozstrzygającym, a więc może stale rozstrzygać według swego „widzimisię"?.. Ale to już mądrość" twórców komisji tak postanowiła i nic na to nie pomoże.

W tej chwili obchodzi nas inna rzecz: oto komisja owa nie jest komisją, lecz tylko opinją jednego pana z magistratu, głosu przedstawiciela policji formalnie nie słychać skoro zawsze po wzięciu decyzji rozstrzygającej przysługuje panu z magistratu.

Oto, co mocodawcy magistraccy i inni uczynili z szumnie zwanej „Komisji lustracyjnej" — „widzimisię" pana z magistratu...

Ale nawet nie o tego pana nam chodzi. Widocznie dobrze jest, skoro obaj panowie — ten z magistratu i ten z policji — doskonale się zestrajają i uzupełniają w obrzydzaniu ludziom ciężkiej pracy prawa. Ich działalność jest odstraszającym przykładem, jak nie należy stosować prawa, które zrodzone w najlepszej intencji staje się w rękach tych ludzi tyranem...

Śmiałby się członek gdyby to nie było takie smutne, gdyby nie dotykało boleśnie własnej skóry.

Przykład: jest lustracja, zjawiają się ludzie z maszynami, upał niemożliwy, a oni poubierani w długie kożuchy, na rękach dzierżą buty filcowe; niejednego oblewają śmiertelne poty w takim kożuchu... „Komisja" lustruje — baczność! Panowie Komisyjni chodzą, patrzą... Och, jest!... Cóż takiego się stało? Ano licznik umieszczony o 2 cm. za wysoko... Przyjedź pan—mówią — jak pan opuścisz licznik o te 2 cm....

Chodzą dalej, szukają, węszą... Nic. Aż, wreszcie, znalazła się porządna gratka. Ciekawi jesteście co? Ano podeszli do jakiegoś; spojrzeli: wszystko w porządku. Nie, to nie może być, aby wszystko było w porządku. Jeden z nich odpina kapotę kierowcy i, o dziwo, zauważa z przerażeniem, że wprawdzie jest tam kożuch, że nakrywa go o przepisowym kolorze kapota, ale że nie jest on... przyszyty!... Zbrodnia

Napróżno delegat naszego związku tłomaczy, że przepisy powiadają o „pokryciu" kożucha kapotą, a nie o „podszyciu"... Nie—pan tu nie masz nic do gadania — mówi mu jeden z panów komisyjnych...

Oto, jak doskonale można obrzydzać człowiekowi prawo. Nic tak człowieka nie irytuje, jak dręczenie go głupstwami, jak marnowanie mu drogiego czasu takiemi, jak wskazaliśmy wyżej, wypadkami...

A co jest najsmutniejsze, a zarazem wielką niesprawiedliwością, że orzeczenie tych dwóch panów, stanowiących ową tragikomiczną „Komisję lustracyjną" jest ostateczne, bezapelacyjne, jest jakby wyrokiem najwyższej instytucji prawa — Trybunału Stanu... Delegat naszego Związku w owej „Komisji" jest tylko niemym świadkiem krzywd, jakie się tam wyrządza biednym ludziom...

To też musimy się domagać, aby „Komisja" była naprawdę komisją jeżeli już ma być, a, przedewszystkiem, aby delegat nasz nie był niemową, jakim go magistrat zrobił, lecz by rozporządzał głosem równym. Panowie ci nie powinni zapominać, że stanowiska swe zawdzięczają owym tyranizowanym właścicielom doro-

żek samochodowych, że z ich pieniędzy otrzymują swe pobory... tak, czy nie?...

I jeszcze jedna uwaga: dawniej w „Komisji" zasiadał oficer policji, człowiek bądź co bądź już o pewnym poziomie intelektualnym; dziś oficera policji zastępuje, czy „następuje" szeregowy p. p. Dlaczego? Czy dlatego, aby jeszcze większe „nic" z „Komisji" zrobić, aby tysiące właścicieli pojazdów mechanicznych jeszcze więcej wydać na łup indywidualności nie rozróżniających „pokrycia" od „podszycia"?..

Benzyna, czy woda?

Oryginalna „mieszanka" Karpat.

W dn. 9 czerwca r. b. sześć samochodów stanęło przed pompą „Karpat" róg Zgoda, Jasnej i Złotej w celu nabrania benzyny.

Nabrali, zapłacili i... jeden wóz ruszył z miejsca, aby za chwilę stanąć... Inne wozy nie próbowały nawet ruszyć...

Okazało się że „mieszanka" „Karpat" składa się napół z wody i benzyny. Zrobił się gwałt, przybyła policja, spisano protokuł i sprawa znajdzie swój epilog przed sądem.

Właściciele dorożek samochodowych, unikajcie takich „kawałów"! Unikajcie, zaopatrując się w benzynę w Związku!

Ciekawi tylko jesteśmy, czy w zwyczaju dyrekcji „Karpat" leży dolewanie wody do benzyny?

„Smoluchy"

Pan „Sęk", feljetonista Kurjera Warszawskiego, w jednym ze swoich codziennych feljetonów nazwał całą załogę szoferską warszawskich taksówek smoluchami. Samochody — smoluchy i ludzie smoluchy.

Pisze p. Sęk, że „takich smoluchów, jak panowie szoferzy warszawscy, ze świecą nie znajdzie", przyczem ustala fakt, że po jednej przejażdzce w warszawskiem aucie ma się na ubraniu mnóstwo plam, sadzy, smaru, a w najlepszym przypadku — kurzu.

Myślicie pp. szoferzy, że to koniec, że przy dobrej woli i pomysłowości więcej powiedzieć nie można? Mylicie się! Pan Sęk jest poetą, jest człowiekiem twórczej fantazji, więc jedzie dalej, na całego. Posłuchajcie...

„Na tem nie kończy się jednak niedola pasażera („niedola", — uważacie!): często-gęsto wysiada się z maszyny z rozdartą połą płaszcza, albo srodze nadwerężonym łokciem..." — pisze dalej pan poeta Sęk.

No i co jeszcze? Czy już wszystkie „niedole" udręczonego pasażera Pan wyliczył? A gdzie np. odbita nerka (samochody tak skaczą po „kocich łbach"!), nadłamana noga, rozdarte spodnie, gdzie kapelusz, który sfrunął pasażerowi — męczennikowi podczas szybkiej jazdy?..

I wzywa p. Sęk władze kierownicze, aby zajęły się skandalicznym stanem naszych taksówek, aby ukróciły niezrozumiałe niedbalstwo przedsiębiorców i kierowców...

Pan poeta robi *ad hoc* porównanie naszych taksówek z taksówkami na całym świecie i po tym fantastycznym przeglądzie taksówek całego świata przyznaje nam niesławny rekord: Warszawa ma taksówki najbrudniejsze na świecie!

Powód? — jak mówi Franio w „Czepku urodzony" — panu Sękowi zdarza się wychodzić na miasto w białym pull-overze i białych spodniach. Wraca zaś p. Sęk w szarym pull-overze i spodniach — w batik. Powód? — Jeździ warszawskiemi taksówkami! Albo elegancka znajoma pana Sęka, pani Ania... Wychodzi na miasto w kostjumie już na szczęście nie białym (może wie o smutnych przygodach białych spodni p. Sęka) — ale w kostjumie szarym i wraca... zgadnijcie, panowie smoluchy, w jakim kolorze wraca pani Ania? W atramentowym! Powód? — Przejechała się warszawską taksówką!

„Trudno o tem nie pisać" — twierdzi p. Sęk, „ale te niedomagania dają się wszystkim we znaki, zwłaszcza w porze wiosennej i letniej". Bo, posłuchajcie dalej.

„Sportsmeni plamią sobie jasne, cudnie (tak, proszę panów, cudnie!) wyprane spodnie; modnisie nasze wylewają gorzkie łzy (ażebyście wiedzieli — gorzkie!), niszcząc sobie po jednym kursie drogocenne, jedwabne, różnokolorowe komplety"...

A kto temu winien? — Wy, panowie smoluchy i wasze auta!

Tak pisze, proszę panów, pan Sęk, poeta, jak widzicie sami, o bardzo bujnej fantazji i o nieprzeciętnem poczuciu barwy.

Pan Sęk notuje łaskawie szczęśliwy wyjątek — nieliczne taksówki, posiadające płócienne, przypinane pokrowce i radzi tę „inowację" zastosować wszędzie, we wszystkich maszynach, a nawet wprowadzić je przymusowo; poleca ten projekt władzom.

. . . .

Po tem przedstawieniu uwag pana Sęka o niedoli pasażerów taksówek, my, jako ciemiężyciele i winowajcy, musimy zabrać głos i oświetlić sprawę z naszej strony, możliwie objektywnie, bez poetyckiej przesady i koloryzacji naszego pogromcy.

Nie jest tak, jak pan pisze, panie Sęku! Zasadniczo pan przesadza, nawet bardzo pan przesadza, no i uogólnia pan sporadyczne wypadki. Oczywiście, to mogło się zdarzyć, że pańskie „cudnie wyprane" białe spodnie starły kurz z siedzenia stojącej na stacji taksówki. Z tym kostjumem pani Ani przefarbowanym w taksówce na „atrament" — to musi pan nam cośkolwiek opuścić...

A i z tem porównaniem z taksówkami całego świata, że niby nasze najbrudniejsze, to także trzebaby dobrze popatrzeć po świecie... A może pan miał na myśli tylko Nowy-Świat? Toby jeszcze było jako tako... Ale tak zaraz cały świat! Ho, ho, to wielkie słowo, a „cały świat" jest duży.

W swojem oskarżeniu warszawskich taksówek o „smoluchowstwo" zupełnie pan Sęk zapomina, zdaje się nie wiedzieć, o tych wielu czynnikach, które mogą powodować, a nawet powodują że niektóre wozy, pewna i mała ich część, mogą istotnie w pewnych momentach nie odpowiadać warunkom czystości.

I tak naprzykład.

Zapewne wie pan Sęk, jakie tumany kurzu unoszą się na ulicach naszego miasta, jak ten kurz pokrywa grubą warstwą wszystko.

I nie pomoże na to proponowany pokrowiec z szarego płótna...

Wcale nie trzeba taksówki, aby „cudnie uprane" białe spodnie po niedługim spacerze po rozkopanych pełnych kurzu ulicach warszawskich zszarzały. Wogóle cudne białe spodnie są na ulicach Warszawy narażone na utratę nieposzlakowanej bieli. To trudno i temu stanowczo nie są winne nasze taksówki.

Nie znam takiego szofera a tembardziej właściciela taksówki, któryby siedzenia w swoim wozie smarował smarem, sadzami, smołą czy innem czernidłem. Nie przeczę natomiast, że źródło zaplamienia ubrania może być także i na siedzeniu taksówki. Oto „cudnie uprane białe spodnie" siadają do taksówki, z której przed chwilą wysiedli dwaj robotnicy z warsztatów kolejowych (w sobotę, dobrze po fajerancie...) lub palacz z kotłowni albo „kupcowa" z za Żelaznej Bramy albo też auto odwoziło do komisarjatu pijanego gościa...

I do takiego to auta siada zaraz potem elegancka pani Ania w kolorowych, drogocennych, jedwabnych kompletach... Rozumiem wtedy gorzkie łzy pani Ani...

Zapomina pan Sęk, sam w białych cudnie wypranych spodniach — o niesłychanem niechlujstwie dużej części publiczności jeżdżącej taksówkami.

Czy pan Sęk wie, jak to miły i „kulturalny" pasażer zakłada zbrukane buciska na ścianki auta? Czy widział pan kiedy, jak pasażer z wdziękiem i nonszalancją pluje na sufit wozu, starając się trafić w umieszczoną tam lampkę?... Czy widział jak gość wyłamuje popielniczkę w taksówce lub też używa jej za spluwaczkę? Albo czy wie pan Sęk, jak się obcina nożem roletkę okienną lub pasy rzemienne w wozie! A czy wie pan Sęk o figlach Amora w taksówce? Trzebaby pióra Aretina, aby te taksówkowe „Ars amandi" opisać.

Wszyscy właściciele taksówek to potwierdzą, że rano z garażu wyjeżdża taksówka — prawdziwy luksus: aż pachnie czystością i świeżością; powraca zaś wieczorem jak zamorusany kocmołuch smoluch, jak to pan Sęk orzekł.

Taka jest odwrotna strona medalu „smoluchów". Bynajmniej nie twierdzimy, że naszym taksówkom i szoferom nic nie brakuje; są pomiędzy nimi „smoluchy", ale nie jest to „smoluchostwo zasadnicze, a tylko „nabyte" na brudnych zakurzonych ulicach Warszawy. To „smoluchostwo" niektórych wozów i ich kierowców kończy się każdego wieczoru a zaczyna się znowu od rana, w zetknięciu z rzeczywistością warszawską.

Tak, Szanowny Panie Sęku, Pan znacznie przesadził, a najgorsze jest to, że Pan uogólnił, że potępił Pan w czambuł ogół warszawskich taksówek, nazywając je najbrudniejszemi na świecie.

Tak na szczęście nie jest. Nie trzeba uważać za krytorjum dostateczne i bezapelacyjne białych, cudnie upranych spodni, bo te się mogą zbrukać w Warszawie także we wszelki inny sposób.

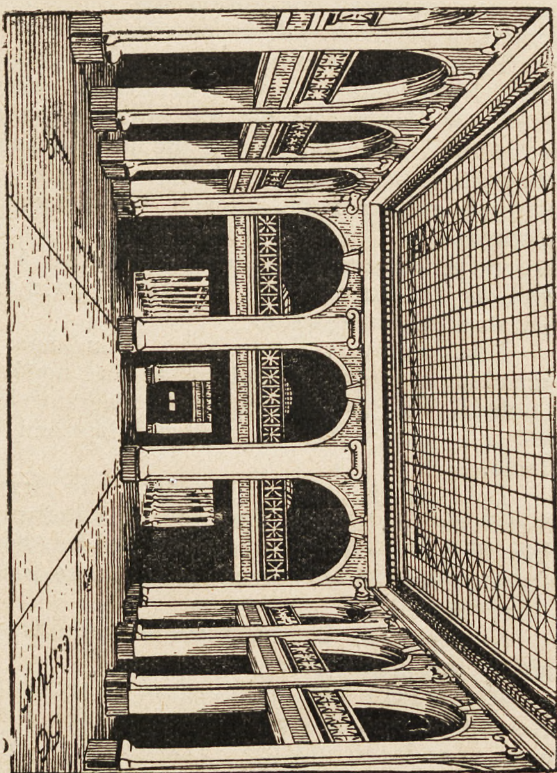
Nieczystość, brudy, niedomagania trzeba tępić, o tem sami wiemy.

Ale trzeba też publiczność warszawską nieco wychować w zasadach czystości i szanowania cudzego mienia. Trzeba ulicę warszawską polewać, zamiatać, czyścić... Trzeba pasażerów-brudasów i „kupców" w bardzo długich i bardzo zaszmelcowanych surdutach lepiej, czyściej przyodziać. Wtedy i nasze auta będą czyściejsze...

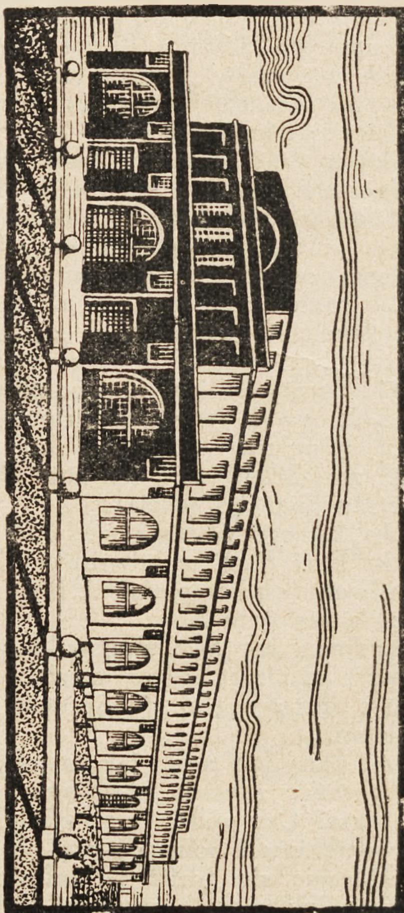
Ale żeby alarmować Pana Komisarza Rządu z powodu tych białych, cudnie upranych spodni, które się przybrudziły — może w taksówce — może gdzieindziej — to stanowczo przesada.

M.

Z Wystawy P. W. K.

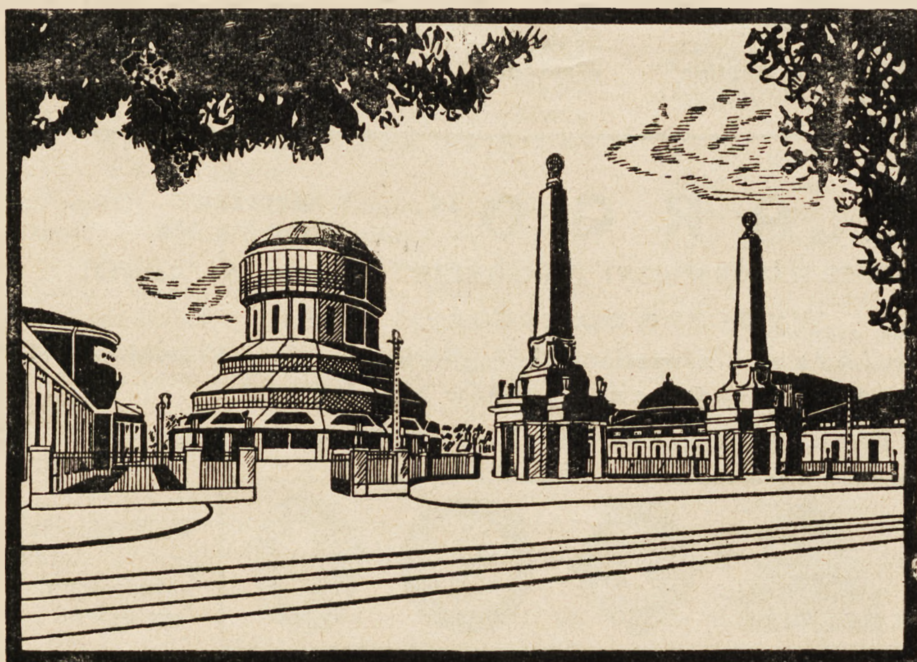


Wnętrze Sali Przemysłu metalowego na P. W. K.



Hala Ciężkiego Przemysłu na P. W. K.

Wejście na P. W. K. od strony Dworca Głównego.



Czy Zwiedziłeś już P. W. K.?

Samochody Panhard & Levassor.

Fabryka „Panhard & Levassor" należy do jednej z najstarszych wytwórni samochodów na kontynencie europejskim. Bogate doświadczenie konstrukcyjne zdobyte w długoletniej praktyce automobilowej pozwoliło firmie wyposażyć ostatnie modele swoich wozów osobowych i ciężarowych w cały szereg udoskonaleń które wyróżniają samochody tej wytwórni specjalnie z pośród innych marek.

Niektóre z tych cech poniżej wyłuszczamy:

1) Wszystkie sworznie samochodu „Panhard & Levassor" są montowane na gumie, wobec czego unika się potrzeby smarowania.

2) Silniki typu szybrowego (bezwentylowe) znane są z oszczędności w eksploatacji i zredukowanego spotrzebowania paliwa, gazowego gdyż dopływ gazu jest ułatwiony, a posiadając idealną komorę wybuchową odznacza się nadzwyczajną wydajnością.

3) Świece silnika są kryte specjalnemi kapturkami z ebonitu, dzięki czemu ani woda, ani też kurz nie przedostaje się do połączeń prądu.

4) Sprzęgło należy do typu jednodyskowego, pracującego w oliwie.

5) Skrzynka przekładniowa posiada 4 biegi, i tworzy jeden blok z motorem, pracuje bez szmerów przy zmianie biegów dając wrażenie stałej jazdy na bezpośredniej przekładni nawet przy włączaniu biegu trzeciego. Cisza pracy skrzynki przekładniowej, jaką Panhard urzeczywistnił przy 3-cim i 4-tym biegu, nie jest bynajmniej rezultatem trudnego sprostowania kół, jest to rozwiązanie zasadnicze, oraz zupełnie układ biegu 3-go. Panhard w/g tradycji swojej, dzięki swoim wynalazkom a w ślad za nim, po surowej krytyce tych wynalazków, kroczą bez wahania i inni.

6) Transmisja do tylnego mostu uskuteczniona jest za pomocą kardanu. Wał jest zamknięty w rurze, przeznaczonej jednocześnie do zrównoważenia reakcji mostu tylnego.

7) Tylna część ramy jest rozszerzona i obniżona, co daje lepszą podstawę i większą wygodę, podłoga zaś znajduje się bardzo nisko od poziomu ziemi.

8) Tak ręczny jak i nożny hamulec działają na wszystkie cztery koła. Wewnątrz bębna działają segmenty hamulców o dużej średnicy. W ten sposób części składowe są zabezpieczone od błota i deszczu. Prowadzenie hamulców dopuszcza bardzo intensywny nacisk na ścianki bębna.

9) Dzięki zastosowaniu stali najwyższego gatunku, waga podwozia zredukowana została do minimum, przez co otrzymuje się większy stosunek wagi użytecznej, a co za tem idzie zmniejsza się koszt tonny kilometrowej.

10) Firma Panhard & Levassor posiada również kompletną serję wozów poruszanych gazem węglowym, firma ta była bowiem jedną z pierwszych, która zrozumiała całe znaczenie tego rodzaju paliwa, dającego znaczną oszczędność. Próby dokonane w przeciągu szeregu lat dowiodły firmie, że dla osiągnięcia zadawalniającego funkcjonowania tych silników należy stworzyć całokształt motoru gazogeneratowego o tej samej mocy jaką posiada odpowiednia grupa motorów benzynowych.

W tym celu Panhard z jednej strony buduje gazogenerator o spalaniu odwróconym bez injekcji wody przy suchej destylacji, prawdziwy prototyp nowoczesnego przenośnego gazogeneratora, z drugiej zaś strony zwyczajną modyfikację swych motorów benzynowych, przystosowanych do normalnego funkcjonowania na gaz.

Gazogeneratory Panharda zostały zresztą już wypróbowane. Typ dwutonnowy zajął pierwsze i drugie miejsce na konkursie Francusko-Belgijskim w r. 1925, nabywcy zaś korzystają we Francji z premji wysokości 13000 fr. wyznaczonych przez rząd francuski jako rezultat Konkursu Wojskowego.

Podczas tej ostatniej próby Panhard pierwszego zaraz dnia kazał zaplombować kranik swych rezerwoarów benzynowych i zdołał dwoma swemi wozami przejechać całą przestrzeń, nie używając ani jednej kropli benzyny, czyli, że ukazał więcej surowości względem samego siebie, niż to przewidywał oficjalny regulamin.

Wozy te licznie rozprzedane, dały klijentom w rzeczywistości wszystko, czego od nich się spodziewano, wykonywując najtrudniejszą służbę. Musimy jaknajwięcej określić, okres studjowania i prób faktycznie skończony oddawna, praktyka zaś wykazuje teraz jaknajdobitniej że Panhard miał rację i, że raz jeszcze wprowadził do życia myśl nową znaczenie której nie potrzebuje dowodzeń.

11) Oszczędność na koszcie paliwa (węgiel zamiast benzyny).

12) Bardzo oszczędne zużycie oliwy.

13) Reparacje są zredukowane do minimum, pozatem zaś bardzo ułatwione biorąc pod uwagę nadzwyczaj nieskomplikowaną konstrukcję.

14) Nasz „Blok-Motor" nie dopuszcza unieruchomienia taboru podczas perjodycznych rewizji. Wystarcza jeden Blok-Motor zapasowy w każdem większem przedsiębiorstwie, który z wielką łatwością w przeciągu kilku zaledwie godzin zamienia bloki podlegające rewizji.

15) Nasze opony ochraniają cały mechanizm przed bardzo szkodliwemi wstrząsami.

16) Zaznaczyć należy że nasze wozy nigdy się nie grzeją.

17) Wysoka szybkość średnia.

18) Podwójne karburatory.

19) Nowy system oliwienia, który nie dopuszcza do nadmiernego zużycia.

20) Ciągła gotowość, pewność elastyczność, udoskonalona kierownica — oto są klasyczne zalety wozów „Panhard & Levassor".

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

Sprawozdanie z Ogólnego Zebrania Właścicieli Dorożek Samochodowych z dnia 7 czerwca 1927 r.

Zebranie zagaił prezes Związku p. Sczepkowski i w krótkim przemówieniu określił zadania Związku i Jego dążenia, jak również o spółdzielni Właścicieli Dorożek i Przedsiębiorstw samochodowych która powstała z inicjatywy Związku i może duże korzyści przynieść dla eksploatatorów samochodów, lecz z powodu małego zainteresowania się tak pożyteczną placówką, Spółdzielnia nie może rozwinąć swej działalności na większą skalę.

W pierwszym rzędzie omawiano szczegółowo sprawę świadectw przemysłowych (patentów) która znajduje się w Sądzie Najwyższym do ostatecznego rozstrzygnięcia (przemysł czy handelek). Po dłuższej dyskusji postanowiono opodatkować się po zł. 3 od dorożki na zaangażowanie odpowiednich sił adwokackich, celem należytej obrony sprawy patentów w Sądzie Najwyższym i w Trybunale Administracyjnym łącznie.

Następnie p. Szczepkowski poinformował o toczących się pertraktacjach ze Związkiem Automobilistów, dotyczących unormowania pracy i płacy kierowców zatrudnionych na dorożkach samochodowych na podstawie zawarcia zbiorowej umowy. Kierowcy stawiają żądania: ośmiogodzinnego dnia pracy i pensji stałej zł. 240 miesięcznie, wobec tego, że warunki te są nie do przyjęcia, dotychczas żadnej umowy nie podpisano, jak mylnie podała prasa. Szczegółowych wyjaśnień udzielał czł. zarz. p. St. Marasek.

Po dłuższej dyskusji na temat kierowców p. Godny zaproponował zarejestrować w Związku Wł. Dor. Sam. wszyskich kierowców zatrudnionych na dorożkach, i z chwilą zwolnienia kierowcy, nadsyłać do związku szczegółowe informacje o sprawowaniu się w czasie pracy, co da możność przy przyjmowaniu nowego kierowcy, sprawdzenia jego opinji w Związku Wł. Dor. Sam. Powyższy wniosek został jednogłośnie przyjęty.

Po paruminutowej przerwie p. Vice-prezes K. Weykum przedstawił poczynione starania przez Związek, celem podwyższenia dotychczasowej taryfy dorożek samochodowych. Po dłuższej dyskusji postanowiono, aby Związek starał się o podwyższenie dotychczasowej taryfy w myśl Uchwały Walnego Zgromadzenia członków Związku z dn. 29-IV 1929 r.

Na zakończenie p. K. Weykum zaapelował do wszystkich właścicieli, aby zapisywali się do Związku w myśl egidy „w Jedności-siła".

Sprawa patentów.

W myśl Uchwały Ogólnego Zebrania Właścicieli Dorożek Samochodowych z dnia 7 czerwca r. b. w sprawie zaangażowania odpowiednich sił adwokackich celem należytej obrony sprawy patentów w Sądzie Najwyższym, niniejszym Zarząd Związku wzywa wszystkich właścicieli dorożek samochodowych, do wpłacania na odpowiednie listy w garażach, lub w Biurze Związku uchwaloną stawkę zł. 3 od dorożki na wyżej wymieniony cel.

Rejestrowanie kierowców.

Celem zmniejszenia dotychczasowych nadużyć niektórych niesumiennych kierowców Związek Wł. Dor. Sam. na mocy Uchwały Ogólnego Zebrania właścicieli dorożek sam. z dn. 7-VI-29 r. wzywa wszystkich właścicieli do rejestrowania swych kierowców w Związku Wł. Dor. Sam. i stałego nadsyłania informacji

o sprawowaniu, co da możność właścicielowi przy przyjmowaniu kierowcy, zasięgnięcia o nim opinji w Związku, odpowiednio przygotowane druki Biuro Związku wydaje bezpłatnie.

Dotychczas zgłoszono informacji o przeszło 200 kierowcach, nieuczciwych, — którzy w przeważającej części zabrali samowolnie kasę, uszkodzili wozy i t. p. popełniali nadużycia natury czysto karnej.

Baczność „Morrisowcy".

Dnia 12 lipca 1929 r. w lokalu Związku o godzinie 7 wieczór, odbędzie się zebranie właścicieli dorożek samochodowych marki „Morris" poświęcone wyłącznie określeniu strat poniesionych przez eksploatowanie samochodów marki „Morris".

Udogodnienia dla cudzoziemców.

W związku z Powszechną Wystawą Krajową w Poznaniu jak i na przyszłość z dużym napływem gości zagranicznych jak i krajowych do Poznania tak i do stolicy, celem udogodnienia i ułatwiena porozumiewania się cudzoziemców, na skutek starania Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych, Komisarjat Rządu zezwolił, aby kierowcy władający obcymi językami, posiadali na przedniej szybie samochodu, odpowiednią chorągiewkę danego państwa jakim językiem władają.

Chorągiewki są do nabycia w Biurze Związku po zł 1,50 sztuka, kierowca musi złożyć odpowiedni egzamin z danego języka obcego jakim porozumieć się będzie mógł.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

Dnia 15 lipca br. delegacja Związku wręczyła p. Prezydentowi Miasta następujący memorjał:

Od dłuższego czasu na wszystkich dworcach kolejowych w Warszawie odczuwa się brak dorożek samochodowych. Przyczyną tego jest zbyt wielkie oddalenie dworców (prócz dworca głównego) od centrum miasta, fatalne bruki, jakie prowadzą do dworców kolejowych, jak również zbyt pochopne stosowanie przez Policję Państwową mandatów karnych za przekroczenie obowiązującej ilości miejsc postoju.

Obecnie wobec licznego przyjazdu gości zagranicznych i krajowych w związku z otwarciem Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu należy liczyć się ze wzmożoną frekwencją podróżnych, oraz wzmożonym ruchem turystycznym. Zdaniem Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych należałoby celem zachęcenia właścicieli dorożek samochodowych do liczniejszego obsługiwania dworców kolejowych, ustanowić przynajmniej na czas trwania Wystawy w Poznaniu, *za jazdę z dworca* dopłatę, a mianowicie: 50-groszową przy taryfie dziennej, oraz 1-złotową przy taryfie nocnej. Ponieważ zaś sprawa jest pilna, i odpowiednie przerobienie liczników w tak krótkim czasie jest niemożliwe, przeto Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych proponuje załatwienie tej sprawy w ten sposób, by Związek został upoważniony do wydrukowania i rozdzielenia pomiędzy właścicieli dorożek kwitów 50 groszowych i 1 złotowych, które to kwity kierowcy wręczaliby pasażerom przy jazdach z dworców, w zamian za uiszczoną dopłatę. Kwity te posiadać będą Nr. dorożki, oraz pouczenie, że w razie reklamacji należy się zwracać do Urzędu Przemysłowego Magistratu, Oddziału Drogowego Komisarjatu Rządu i do Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych.

O prawie pobierania tej sezonowej dopłaty za jazdy z dworców, uczyniona będzie odpowiednia wzmianka w obowiązującej taryfie.

Dopłata powyższa usprawiedliwiona jest nadto i tą okolicznością, że na dworce: Gdański, Wschodni i Wileński, pociągi przychodzą bardzo rzadko, co zmusza dorożki samochodowe do oczekiwania nieraz po parę godzin z ujemnym wynikiem tego oczekiwania.

W tym stanie rzeczy uważając, iż proponowana przez Związek dopłata załatwi tą pa-

(ciąg dalszy 13 str.)

DOBRZY I UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

łącą sprawę i zachęci licznych właścicieli i kierowców do podjeżdżania dorożkami przed dworce kolejowe, mamy zaszczyt zwrócić się niniejszem do Pana Prezydenta miasta o wyrażenie zgody na proponowany sposób zaradzenia brakowi dorożek samochodowych na dworcach kolejowych i wydanie Związkowi Zezwolenia do przeprowadzenia całej sprawy dopłat włącznie z rozdziałem kwitów dopłatowych między właścicieli dorożek.

Nadmieniamy, że po otrzymaniu zezwolenia zobowiązujemy się zaopatrzyć bezpłatnie wszystkich właścicieli dorożek samochodowych w odpowiednie kwity, w ciągu 2—3 dni.

Oczekując możliwie szybkiego i przychylnego załatwienia tej palącej dla wszystkich sprawy, kreślimy się.

LISTA SKŁADEK NA KUPNO LOKALU ZWIĄZKU

ZEBRANYCH NA ZEBRANIU OGÓLNYM

(ciąg dalszy)

Porowski Wojciech	zł.	2. —
Kulesza Józef	"	2. —
Skolimowski Mieczysław	"	2. —
Jaduchowski Michał	"	2. —
Cichocki Antoni	"	5. —
Dubrowka Władysław	"	5. —
Gwardys Stefan	"	5. —
Solecki Romuald	"	1. —
Dittel Wukoł	"	2. —
Ogniewski Stefan	"	2. —
Chudzyński Czesław	"	2. —
Smoliński Aleksander	"	2. —
Filanowicz Antoni	"	2. —
Hoffman Edward	"	10. —
Karolewski Franciszek	"	3. —
Kępiński Franciszek	"	5. —
Zawadzki Bronisław	"	3. —
Kubik Jan	"	5. —
Matysiewicz Władysław	"	2. —
Charlak Szczepan	"	1. —
Mazurczak Aleksander	"	2. —
Matysiak Józef	"	1. —
Werminowicz Aleksander	"	1. —
Straczuk Wacław	"	1. —
Skomiał Józef	"	5. —
Rohloff Juljan	"	5. —
Kołodziejczyk Aleksander	"	5. —
Siciński Mieczysław	"	5. —
Włodarska Stefańja	"	2. —
Gołaszewski Jerzy	"	2. —
Sobolewski Józef	"	2. —
Szumacher Marcin	"	2. —
Klimkowski Wincenty	"	1. 50
Próchnicka Józefa	"	1. —
Chmielowski Michał	"	5. —
Adamski Władysław	"	2. —
Gwiazda Władysław	"	1. —
Sulich Wojciech	"	1. —
Szymborski Zbigniew	"	2. —
Ślusarski Piotr	"	1. —
Owczarek Stanisław	"	5. —
Falbaum Juljan	"	2. 50
Flis Stanisław	"	2. 50
Rolak Adam	"	1. 50
Maciak Marjan	"	5. —
Twardo Władysław	"	5. —
Wojtkiewicz Leopold	"	5. —
Dubrowka Władysław	"	3. —
Pieniążek E. T.	"	2. —
Paciorkowski Eugenjusz	"	2. —
Mika Józef	"	2. —
Klem Waldemar	"	5. —
Drzewiecki Józef	"	5. —
Skolimowski Marcin	"	1. —
Lewandowski Stanisław	"	1. —
Kuczyński Tadeusz	"	2. —
Kluza Ludwik	"	3. —
Sobstel Antoni	"	1. —
Gogolewski Józef	"	5. —
Mrokowski Stefan	"	50
Drabecki Walerjan	"	2. —
Żmuda Marjan	"	2. —
Krasowski Edmund	"	2. —
Szymczak Stanisław	"	1. —
Henclewski Józef	"	2. —
Narwid Antoni	"	2. —
Silnicki Edward	"	5. —
Dziedzic Edmund	"	5. —
Szumacher Marcin	"	2. —
Piechocki Apolonjusz	"	10. —
Piechocka Oktawja	"	5. —
Romanowski Franciszek	"	2. —
Jabłoński Czesław	"	2. —
Szwed Alfred	"	1. —
Godny Adolf	"	1. 50
Mordzelewski Józef	"	50
Bojańczyk Józef	"	50
Tyll Michał	"	5. —
Skrzeczanowski Leon	"	1. —
Urbański Antoni	"	4. —
Łojko Piotr	"	5. —
Karlewski Hipolit	"	5. —
Jakubowski Eugenjusz	"	2. —
Bezimiennie	"	11. 50
Razem	zł.	249. 50

Łącznie z poprzednio zebranymi zł. 1103 gr. 80.

Kronika.

Ze stolicy i kraju.

Przejście dla pieszych. Dotąd w Warszawie używano do oznaczenia miejsc przejścia przez ulice dla przechodniów: 1) farb na brukach asfaltowych, oraz 2) białych cegiełek, wtłaczanych do bruku drewnianego.

Wobec tego, że farby okazały się nietrwałe i drogie, białe zaś cegiełki nie mogą być wtłaczane do bruku asfaltowego, zamierzone jest użycie na ostatnim rodzaju bruku tytułem próby specjalnych gwoździ o dużych białych główkach, stosowanych za granicą. Zamówiono już pewien transport tych gwoździ, które wypróbowane będą na wiosnę.

Regulacja ruchu ulicznego. Wobec stwierdzenia, że większość woźniców i dorożkarzy warszawskich lekceważy przepisy o ruchu ulicznym oddział drogowy komisarjatu rządu wydał zarządzenia, represyjne. Policja otrzymała rozkaz nakładania doraźnych kar mandatowych w wysokości do 10 złotych na woźniców i dorożkarzy, którzy w jakikolwiek sposób tamować będą ruch uliczny.

Dorożkom i wehikułom konnym nie wolno jechać środkiem jezdni i po szynach tramwajowych, lecz muszą się trzymać jak najbliżej chodnika.

Bardzo znaczna liczba wozów ciężarowych jest zaniedbana pod względem technicznym, konie dorożkarskie i przy wozach ciężarowych są niedokarmione i słabe, wozy zatrzymują się na ulicach z powodu spadania kół, zbytniego przeładowania, niemożności wyciągnięcia wozu pod górę przez słabe konie.

We wszystkich tych wypadkach policja, bez względu na to, z jakiej przyczyny wóz lub dorożka tamuje ruch uliczny, — nakładać będzie mandatowe kary w wysokości do 10 złotych na woźniców. We wszystkich wypadkach tamowania ruchu ulicznego przez pojazdy konne wystarczającą podstawą do nałożenia kary mandatowej będzie fakt zatamowania ruchu, niezależnie od tego, jaka była tego przyczyna.

Celem ściślejszego przestrzegania powyższych przepisów, po mieście krążyć będą specjalne patrole policji na motocyklach.

Eksploatacja autokarów. Według danych statystycznych Polskiego biura turystycznego autokary warszawskie przewiozły w ciągu ostatnich czterech miesięcy po Warszawie i okolicach ogółem 6.020 osób, w tem 35% cudzoziemców.

Obecnie z autokarów zaczynają korzystać szkoły warszawskie, które w ten sposób zapoznają swych wychowanków z zabytkami Warszawy i okolic.

Biuro turystyczne posiada narazie dwa autokary po 22 miejsca każdy, prowadzone są również pertraktacje z polską fabryką samochodów „Ursus" o nabycie większej ilości maszyn ze względu na zwiększoną frekwencję.

Pokazowe odcinki jezdni. Wydział techniczny magistratu, jak donosi prasa, zwrócił się do poszczególnych firm wykonujących roboty brukarskie w stolicy, aby urządziły na wystawie Poznańskiej pokazowe odcinki jezdni ulicznych o różnych rodzajach nawierzchni z kostki granitowej i asfaltu. Byłoby to zobrazowanie dorobku naszego w tej dziedzinie. Propozycja ta oparta jest na przykładzie zagranicy, która urządza tego rodzaju pokazy na swych wystawach.

Koło sygnałowe o dwóch kontaktach. Droższe samochody są zaopatrywane obecnie w koło sygnałowe o dwóch kontaktach, które umocowuje się na kole kierowniczym i pozwala na posługiwanie się jednym lub drugim sygnałem, bez żadnego przełącznika.

Działa za naciskiem na obwód wewnętrzny lub zewnętrzny w zależności od używanego sygnału. Aparat ten może być dostarczony oddzielnie i założony na każdy samochód. Ułatwia on szoferowi w znacznym stopniu posługiwanie się sygnałem.

Memorjał przemysłowców naftowych Syndykat przemysłowców naftowych zwrócił się do prezydenta miasta z obszernym memorjałem w sprawie budowy stacyj benzynowych na terenie Warszawy. Magistrat udziela pozwolenia na postawienie stacji na okres trzyletni, po którym może stację usunąć. Syndykat występuje o przedłużenie tego terminu do lat 6-ciu ze względu na potrzebę zamortyzowania kosztów budowy, wynoszących 15 tysięcy złotych.

Magistrat, jak słyszeliśmy, ma memorjał rozpatrzeć przychylnie.

Nowe podwozie autobusowe „Ursus". Zakłady mechaniczne „Ursus" skonstruowały i wypuściły na rynek specjalne podwozia autobusowe, oznaczone jako „Typ A. W." i przeznaczone jedynie do karosowania na nich 22 osobowych autobusów. Konstrukcja tych podwozi, wzgl. autobusów uwzględnia specjalnie warunki dróg polskich, mając na celu uodpornienie autobusu na wszelkie przeszkody jazdy. Autobusy te posiadają nośność 3 ton Wewnątrz urządzone są z całkowitym komfortem.

Kronika zagraniczna.

Przez jaki przeciąg czasu można zahamować. W Ameryce odbyły się ostatnio próby wskazujące, iż czas zużyty na reakcję kierowcy w stosunku do hamowania wyraża się w przybliżeniu pół sekundy, przy szybkości 45 klm./godz. odpowiada odległości $6^3/_4$ mtr.

Czas reakcji nie należy prawie od wzrostu kierowcy i od jego płci jak również od szybkości maszyny i może być jeszcze zmniejszony wskutek wprawy.

Najgorszy kierowca biorący udział w doświadczeniu wykazał czas reakcji w $1^1/_2$ sekundy.

Sposób utrzymywania oleju w odpowiedniej gęstości. Na ostatniej wystawie samochodowej w Berlinie dało się słyszeć o nowym sposobie utrzymania oleju w odpowiedniej gęstości zimą i latem. Osiąga się to drogą przepuszczania przez olej prądu wysokiego napięcia. Sposób ten wymaga jednak praktycznego potwierdzenia.

O jednolite sygnały drogowe. Amerykańska Rada Inżynierów pracuje nad ujednostajnieniem sygnałów ulicznych dla automobilistów, albowiem sygnały te są różne w różnych państwach, co ogromnie utrudnia orjentowanie się w nich. Prezes Rady, A. W. Boresfor, proponuje wprowadzenie jednolitego systemu sygnałów w całym świecie. System ten opracowany zostanie na podstawie bardzo obfitego materjału, zebranego ze 100.000 główniejszych miast, liczba mieszkańców których wynosi ogółem 35.000.000.

Ford w Anglji. W gigantycznym przedsiębiorstwie Forda dzieją się niezwykłe rzeczy. Ford stwarza fabrykę — nie montownię, jak to praktykował dotychczas na terenie całej Europy i Anglji. Fabryka stanie w Londynie i rozporządzać będzie kapitałem akcyjnym 7 miljonów funtów (300 miljonów złotych) z którego 60% pokryje Ford, 40% zaś kapitał angielski. Zadaniem tej fabryki będzie pokrycie zapotrzebowania fordowskich fabryk montarzowych w całej Europie (prócz Rosji) w Afryce (prócz kolonij angielskich które nadal zaopatrywać będzie Kanada) oraz w Małej Azji.

Fabryka fordowska w Londynie ma produkować 100.000 samochodów rocznie, a w najbliższej przyszłości przystąpić ma do budowy 3-silnikowych samolotów Forda, które obecnie cieszą się powodzeniem w Ameryce. Prócz tego zakłady „Fordson" z Detroit zostaną całkowicie przeniesione do Cork w Irlandji, skąd narazie i Ameryka czerpać będzie traktory.

Do wybierających się na P.W.K.

Zarząd Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych przypomina członkom, że osoby, wybierające się na P.W.K. do Poznania, jeżeli utworzą grupę z 25 osób mogą otrzymać bilety ulgowe przejazdu.

Wobec tego Zarząd Związku radzi aby wybierający się do Poznania, przedtem zechcieli zgłosić się do biura Związku w celu tworzenia grup, dzięki czemu będą oni mogli korzystać z szeregu uprawnień ulgowych.

KUPNO.

SAMOCHODY.

Chevrolet taksówkę kupię. Koszykowa 46 m. 2.

Unica landolet taxi w dobrym stanie na dogodnych warunkach kupię, tel. 303-93.

AKCESORJA

Kupię licznik w dobrym stanie marki „Argo" Koszykowa 46 m. 2.

SPRZEDAŻ

SAMOCHODY.

DO SPRZEDANIA

Karoserja „Forda" w dobrym stanie za zł. 500.
Błotniki tylne „Ford" typ 1925 r. prawie nowe (para).
Licznik „Taxag" w dobrym stanie zł. 200.
Wiadomość w Sekretarjacie Związku.

1928 rok Chevrolety w dobrym stanie sprzedam. Zakłady „Stop" Przemysłowa 2.

1927 rok B. 14 Citroen landolet taxi sprzedam. Chłodna 48, warsztat karoseryjny.

1925 rok Ford landolet sprzedam nie drogo. Grzybowska 73.

1925 rok Ford landolet nowa boks. 12 sprzedam. Grzybowska 73.

1925 rok 2 Fordy sprzedam wyjeżdżając za 1500 zł. Wiadomość: tel. 303-93.

1928 rok podwozie Forda sprzedam zł. 2000. Wiadomość: tel. 305-71 godz. 4—5 pp.

1925 rok Peugeot landolet natychmiast sprzedam. Solidnym dogodne warunki. Garaż Warecka 8.

1927 rok Peugeot w b. dobrym stanie sprzedam niedrogo. Wiadomość: Młynarska 10/12.

1926 rok Peugeot landolet taxi sprzedam okazyjnie. Oglądać godz. 9 rano Śliska 55.

Furmoto
Furmoto Car Polish
Manufactured by The Furmoto Chem. Co.
FURMOTO
płyn do odświeżania i konserwowania samochodu

1927 rok Tatra w dobrym stanie do sprzedania. Czerniakowska 188, godz. 9—11.

1925 rok Renault landolet sprzedam tanio na spłaty. Mokotowska 2.

1926 rok Ford landolet okazyjnie sprzedam. Grzybowska 73.

1927 rok Ford w dobrym stanie landolet Rentla sprzedam Wiadomość. Koszykowa 46 m. 2.

PREMJA.

Rozwiązanie tajemnicy z poprzedniego numeru:

Na stronicy 10 w ogłoszeniu Cord została pomieszczona tajemnica premji a mianowicie: kto otrzymał numer z odwróconą kliszą opony niech się zgłosi do Redakcji po odbiór premii.

W tym numerze również znajduje się premja.

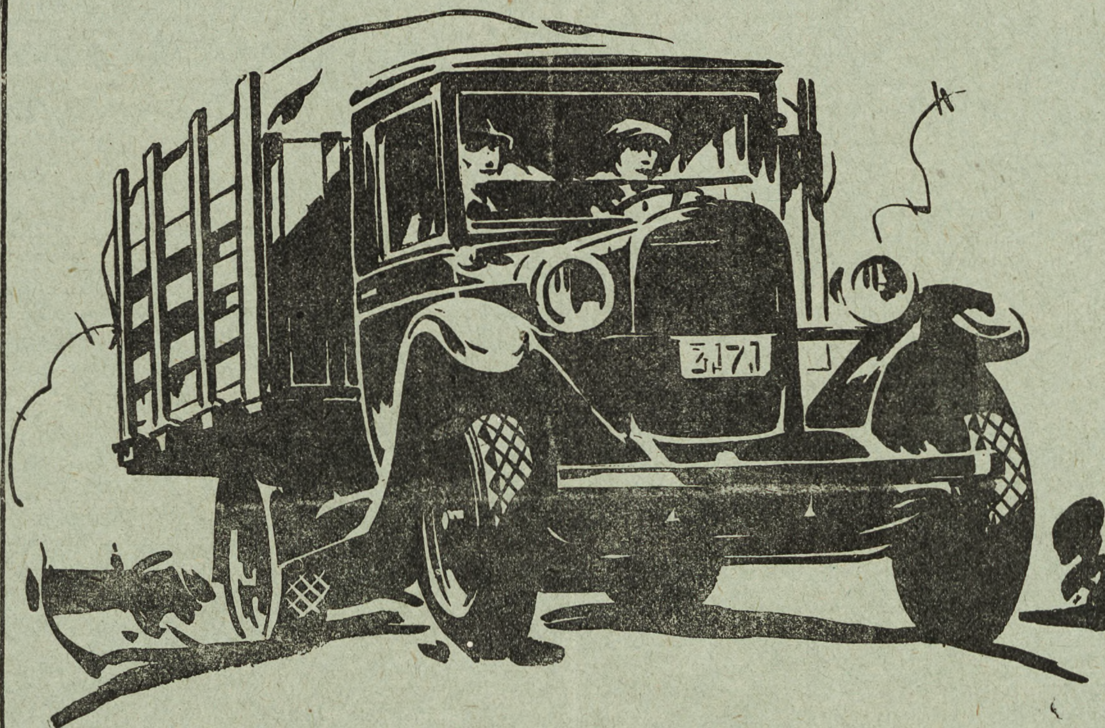
PRENUMERATA:

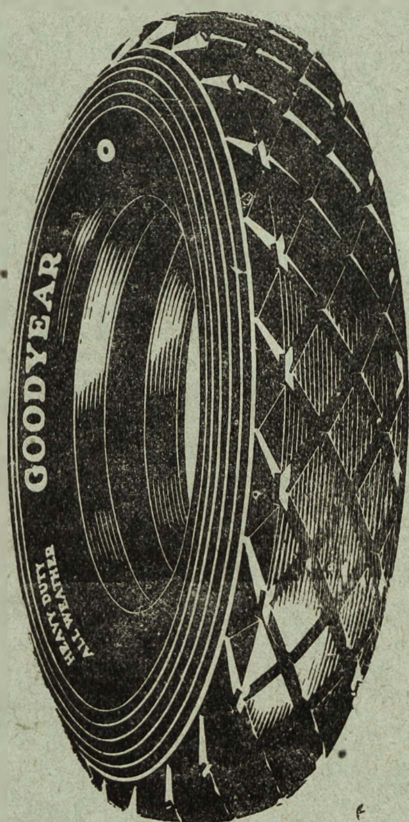
Rocznie	12 zł.
Półrocznie	7 zł.
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.

CENA OGŁOSZEŃ

$^1/_1$ str. zł. 200, $^1/_2$ str. 110, $^1/_4$ str. zł. 65, $^1/_8$ str. 40.
Okładki 10 % drożej. 1 str. okł. 300.
Fotografje i klisze na koszt klijenta.

Redaktor: **Karol Weykum**. Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**





Trwałość

Trakcja

Bezpieczeństwo

Elastyczność

Małe zużycie

Oto niedoścignione zalety pneumatyków

GOODYEAR

do wozów ciężarowych.

GOODYEAR

3-28-28

Druk. i Introl. W. Stanowski i S-ka. Tel. 404-04.